



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 329]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 5, 2012/आषाढ़ 14, 1934

No. 329]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 5, 2012/ASADHA 14, 1934

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 जुलाई, 2012

**सा.का.नि. 535(अ).**—चूंकि वायुयान नियम 1937 का और संशोधन करने के लिए वायुयान अधिनियम 1934 (1934 का 22), की धारा 14 की अपेक्षा अनुसार भारत सरकार, नागर विमानन मंत्रालय की अधिसूचना के द्वारा वायुयान (संशोधन) नियम, 2012 का प्रारूप तारीख 23 मार्च, 2012 की सा.का.नि. संख्या 245 (अ) के द्वारा भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग II, खंड 3, उपखंड (i) में प्रकाशित कर दिया गया था, इस तारीख से, जब भारत के राजपत्र की प्रतियां जिसमें उक्त अधिसूचना प्रकाशित की गई थी, तीस दिनों की अवधि की समाप्ति से पूर्व ऐसे सभी व्यक्तियों को जिनके उनसे प्रभावित होने की संभावना थी, उन्हें सार्वजनिक रूप से उपलब्ध करा दी गई थी;

और चूंकि उक्त अधिसूचना की प्रतियां 23 मार्च, 2012 को सार्वजनिक रूप से उपलब्ध करा दी गई थी;

और चूंकि प्रारूप नियमों पर उक्त अधिसूचना में विनिर्दिष्ट अवधि में किसी व्यक्ति से कोई आक्षेप या सुझाव प्राप्त नहीं हुए हैं;

अतः अब केन्द्रीय सरकार उक्त अधिनियम की धारा 4 और 7 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, वायुयान नियम, 1937 का और संशोधन करने के लिए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :-

1. **संक्षिप्त नाम, विस्तार और प्रारंभ** - (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वायुयान (दूसरा संशोधन) नियम, 2012 है।

(2.) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

## 2. वायुयान नियम, 1937 में,—

(क) नियम 3 में, ---

- (i) खंड (1) का लोप किया जाए;
- (ii) खंड (29) का लोप किया जाए;
- (iii) खंड (50क) का लोप किया जाए।

(ख) भाग X और X क का लोप किया जाए;

(ग) अनुसूची VI में, ---

- (i) प्रवर्ग 1 में, क्रम संख्या 7 और उससे संबंधित प्रविष्टियों का लोप किया जाए।
- (ii) प्रवर्ग iii में क्रम संख्या 10 और उससे संबंधित प्रविष्टियों का लोप किया जाए।

[फा. सं. एवी-11012/01/2011-डीजी]

जी. अशोक कुमार, संयुक्त सचिव

**टिप्पणी :-** मूल नियम तारीख 23 मार्च, 1937 की अधिसूचना सं. वी.26 के द्वारा भारत के राजपत्र में प्रकाशित किए गए थे और तारीख 03 फरवरी, 2012 को भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग II, खंड (3), उपखंड (i) में प्रकाशित तारीख 03 फरवरी, 2012 की सा.का.नि. 64 (अ) के द्वारा अंतिम संशोधन किए गए थे।

### MINISTRY OF CIVIL AVIATION

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 5th July, 2012

**G.S.R. 535(E).**—Whereas the draft of Aircraft (Amendment) Rules, 2012 further to amend the Aircraft Rules, 1937, was published, as required by section 14 of the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934), vide notification of the Government of India in the Ministry of Civil Aviation published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 3, Sub-section (i), vide number G.S.R. 245(E), dated the 23rd March, 2012, for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby before the expiry of the period of thirty days from the date on which copies of the Gazette of India in which the said notification was published, were made available to public;

And whereas copies of the said notification were made available to the public on the 23rd March, 2012;

And whereas no objections or suggestions have been received from any person in respect of the draft rules within the period specified in the said notification;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by sections 4 and 7 of the said Act, the Central Government hereby makes the following rules further to amend the Aircraft Rules, 1937, namely:-

**1. Short title and commencement.** — (1) These rules may be called the Aircraft (02<sup>nd</sup> Amendment) Rules, 2012.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

**2. In the Aircraft Rules, 1937, —**

(a) in rule 3, —

(i) clause (1) shall be omitted;

(ii) clause (29A) shall be omitted;

(iii) clause (50A) shall be omitted.

(b) Part X and XA shall be omitted;

(c) in Schedule VI, —

(i) in Category I, serial No. 7 and the entries relating thereto shall be omitted;

(ii) in Category III, serial No. 10 and the entries relating thereto shall be omitted.

[F. No. AV-11012/01/2011-DG]

G. ASOK KUMAR, Jt. Secy.

**Note :—** The principle rules were published in Gazette of India, vide notification number V-26, dated the 23<sup>rd</sup> March, 1937 and last amended vide G.S.R. 64(E) dated the 03<sup>rd</sup> February, 2012 published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section (3), Sub-section (i) dated the 03<sup>rd</sup> February, 2012.

### अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 जुलाई, 2012

सा.का.नि. 536(अ).—वायुयान अधिनियम, 1934 (1934 का 22), की धारा 14 की अपेक्षा अनुसार, भारत सरकार, नागर विमानन मंत्रालय की अधिसूचना के द्वारा वायुयान (दुर्घटना और घटना का अन्वेषण) नियम, 2012 का प्रारूप तारीख 23 मार्च, 2012 की सा.का.नि. संख्या 244 (आ) के द्वारा भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग II, खंड 3 उपखंड (i) में प्रकाशित कर दिया गया था, इस तारीख से, जब भारत के राजपत्र की प्रतियां जिसमें उक्त अधिसूचना प्रकाशित की गई थी, तीस दिनों की अवधि की समाप्ति से पूर्व ऐसे सभी व्यक्तियों को जिनके उनसे प्रभावित होने की संभावना थी, उन्हें सार्वजनिक रूप से उपलब्ध करा दी गई थी;

और चूंकि उक्त अधिसूचना की प्रतियां 23 मार्च, 2012 को सार्वजनिक रूप से उपलब्ध करा दी गई थी;

और चूंकि प्रारूप नियमों के संबंध में प्राप्त आक्षेपों या सुझावों पर विनिर्दिष्ट अवधि में विचार किया गया है;

अतः अब केन्द्रीय सरकार उक्त अधिनियम की धारा 4, 7 और 10 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :-

1. संक्षिप्त नाम, विस्तार और प्रारम्भ- (1) इन नियमों को वायुयान (दुर्घटनाओं और घटनाओं का अन्वेषण) नियम, 2012 कहा जाएगा।

(2) ये नियम संपूर्ण भारत तक विस्तारित होंगे और निम्न पर भी लागू होते हैं -

(क) भारत के नागरिक चाहे वे कहीं भी हों;

(ख) भारत में पंजीकृत विमान और उन पर सवार व्यक्ति चाहे वे कहीं भी हों;

(ग) भारत से बाहर पंजीकृत किन्तु घटना के समय भारत के भीतर या भारत के बाहर स्थित विमान और उनमें सवार व्यक्ति; और

(घ) ऐसे व्यक्ति द्वारा प्रचालित कोई विमान जो भारत का नागरिक नहीं है किन्तु उसका प्रधान व्यवसाय स्थल या स्थायी निवास भारत में है।

(3) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएं और निर्वचन - इन नियमों में, जब तक कि कोई भी बात विषय या संदर्भ में विरुद्ध न हो -

(क) "दुर्घटना" का तात्पर्य किसी विमान के प्रचालन से जुड़ी ऐसी घटना से होगा जो, -

(i) किसी मानव युक्त विमान के मामले में किसी भी व्यक्ति के उड़ान के आशय से विमान पर सवार होने के समय से लेकर ऐसे व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटती है; अथवा

(ii) किसी मानव रहित विमान के मामले में, उड़ान के उद्देश्य से चलने के लिए तत्पर होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख प्रचालन प्रणाली के बंद किए जाने तक के बीच घटती है, जिसमें -

(क) कोई व्यक्ति निम्न के परिणामस्वरूप घातक अथवा गंभीर रूप से चोट ग्रस्त हुआ हो-

(i) विमान में सवार होना, या

(ii) विमान के किसी भी हिस्से, जिनमें विमान से अलग हो चुके हिस्से भी शामिल हैं, के साथ सीधा संपर्क, या

(iii) जेट विस्फोट से सीधा संपर्क।

उन स्थितियों को छोड़कर जब चोटें प्राकृतिक कारणों से, स्वयं द्वारा उत्पन्न की गईं अथवा अन्य व्यक्तियों द्वारा उत्पन्न की गईं हों, अथवा चोटें छिपकर बिना किराये के यात्रा करने वाले उन यात्रियों को आई हो, जो यात्रियों अथवा कर्मियों के लिए सामान्यतः उपलब्ध क्षेत्रों से बाहर छिपे हों; अथवा

(ख) विमान को ऐसी क्षति या संरचनागत विफलता हुई हो जिससे -

- (i) विमान की संरचनागत शक्ति, निष्पादन या उड़ान संबंधी विशिष्टताएं कुप्रभावित होती हों, और
- (ii) जिसके लिए सामान्यतः प्रभावित पुर्जों की बड़ी मरम्मत या उसे बदलना अपेक्षित हो,

इंजन की विफलता या क्षति की ऐसी स्थिति को छोड़कर, जब क्षति सिंगल इंजन, (इसकी कॉलिंग्स या सहायक पुर्जों भी शामिल हैं), प्रोपेलरस, विंग टिप्स, एंटीना, प्रोब, वेनों, टायरों, ब्रेकों, पहियों, फेयरिंगों, पैनलों, लैंडिंग गेयर डोर, विंड स्क्रीनों, एयरक्राफ्ट स्किन् (जैसे छोटे डेंट या पंक्चर होल आदि), या मेन रोटर ब्लेड, टेल रोटर ब्लेड, लैंडिंग गेयर को हुई मामूली क्षति और ओले पड़ने या पक्षी से टकराने के परिणामस्वरूप हुई मामूली क्षति (जिसमें रोडेम में हुए छिद्र शामिल हैं) तक सीमित हो; अथवा

(ग) विमान गुम हो गया हो या पूरी तरह से पहुंच से बाहर हो।

नोट I - इस खंड के प्रयोजनार्थ, विमान को हुई क्षति के निर्धारण के लिए मार्ग दर्शन अनुसूची ख में दिया गया है।

नोट II - इस खंड के प्रयोजनार्थ केवल मानव रहित विमान, जिसके लिए डिजाइन या प्रचालनिक अनुमोदन राज्य द्वारा प्रदान किया गया हो, पर विचार किया जाएगा।

(ख) "प्रत्यायित प्रतिनिधि" का तात्पर्य किसी ऐसे व्यक्ति से है, जिसे किसी अन्य राज्य द्वारा किए जाने वाले अन्वेषण में भागीदारी के उद्देश्य से, उसकी अहंताओं के आधार पर, राज्य द्वारा नामित किया गया हो और जहां राज्य ने कोई दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण स्थापित किया हो, वहां नामित प्रत्यायित प्रतिनिधि सामान्यतया उस का होगा है;

(ग) "अधिनियम" का तात्पर्य वायुयान अधिनियम 1934 (1934 का 22) से है;

(घ) "सलाहकार" का तात्पर्य किसी ऐसे व्यक्ति से है जिसे, उसकी अहंताओं के आधार पर किसी अन्वेषण में राज्य के प्रत्यायित प्रतिनिधि को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से राज्य द्वारा नियुक्त किया गया हो ;

(ड) "विमान" का तात्पर्य ऐसी मशीन से है जो वायुमंडल में, भू-सतह के विरुद्ध हवा की प्रतिक्रियाओं से इतर, हवा की प्रतिक्रियाओं से सहायता चालित कर सकती है ;

(च) "विमान दुर्घटना अन्वेषक" का तात्पर्य ऐसे व्यक्ति से है जिसे केन्द्रीय सरकार द्वारा, किसी दुर्घटना या गंभीर घटना या घटना के अन्वेषण के लिए, या तो नियम 11 के तहत अन्वेषण समिति द्वारा या नियम 12 के तहत औपचारिक अन्वेषण के उद्देश्य से नियुक्त किया गया हो; या ब्यूरो द्वारा नियम, 9 के उप नियम (1) अथवा नियम 7 के उपनियम (2) के तहत प्रारंभिक अन्वेषण करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो;

24/6/2012

- (छ) "अनुबंध 13" का तात्पर्य 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित, और समय-समय पर यथा संशोधित, अभिसमय के अनुबंध 13 से है;
- (ज) "ब्यूरो" का तात्पर्य केन्द्रीय सरकार द्वारा नियम 9 के तहत गठित विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो से है;
- (झ) "कारणों" का तात्पर्य ऐसी कार्रवाइयों, विलोपन, घटनाओं, स्थितियों या इनके संयोजन से है जिनके परिणामस्वरूप दुर्घटना या घटना हुई हो किंतु इनका अर्थ दोष तय करना अथवा प्रशासनिक, नागरिक या आपराधिक दायित्व का निर्धारण नहीं है;
- (ञ) "शिकागो अभिसमय" का तात्पर्य 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित, और समय-समय पर यथा संशोधित, अभिसमय से है;
- (ट) "महानिदेशक" का तात्पर्य नागर विमानन महानिदेशक से है;
- (ठ) "घातक चोट" का तात्पर्य ऐसी चोट से है जो किसी व्यक्ति को किसी दुर्घटना में लगी हो और जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटना के तीस दिन के भीतर उसकी मृत्यु हो गई हो ;
- (ड) "अंतिम रिपोर्ट" का तात्पर्य केन्द्रीय सरकार द्वारा नियम 14 के उप नियम (2) के तहत सार्वजनिक की गई रिपोर्ट से है।
- (ढ) "फ्लाइट रिकार्डर" का तात्पर्य विमान में, दुर्घटना या घटना के अन्वेषण में सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से संस्थापित किसी भी प्रकार के रिकार्डर से है;
- (ण) "इकाओ" का तात्पर्य 07 दिसम्बर, 1994 को शिकागो में हस्ताक्षरित अन्तराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के तहत सृजित अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन से है।
- (त) "घटना" का तात्पर्य दुर्घटना से भिन्न, किसी विमान के प्रचालन से जुड़ी, किसी ऐसी घटना से है जिससे प्रचालन की संरक्षा प्रभावित हुई हो या हो सकती हो ;
- (थ) "जांच अधिकारी" से तात्पर्य गंभीर घटना या दुर्घटना की जांच के लिए महानिदेशालय द्वारा नियम 13 के तहत नियुक्त किए गए व्यक्ति से है।

(द) "अन्वेषण" का तात्पर्य दुर्घटना की रोकथाम के उद्देश्य से आयोजित ऐसी प्रक्रिया से है, जिसमें कारणों, अंशदायी कारकों के निर्धारण सहित सूचना एकत्र करना और विश्लेषण, निष्कर्ष निकालना, और जहां उपयुक्त हो, संरक्षा संबंधी सिफारिशें किया जाना शामिल है;

(ध) "अधिकतम संहति" का तात्पर्य अधिकतम प्रमाणित टेक ऑफ मॉस से है;

(न) "गुमशुदा विमान" का तात्पर्य है जब आधिकारिक खोज पूरी हो गई हो और विमान के मलबे को ढूँढा न जा सका हो ;

(प) "प्रचालक" का तात्पर्य किसी विमान के प्रचालन में संलिप्त या संलिप्त होने के लिए प्रस्ताव करने वाले व्यक्ति, संगठन या उद्यम से है;

(फ) "प्रारंभिक रिपोर्ट" का तात्पर्य अन्वेषण की प्रारंभिक अवस्थाओं के दौरान प्राप्त किए गए आंकड़ों के त्वरित प्रसारण के लिए प्रयुक्त संचार से है;

(ब) "संरक्षा सिफारिश" का तात्पर्य निम्नलिखित से है-

(i) किसी अन्वेषण से उद्भूत सूचना के आधार पर, दुर्घटनाओं या घटनाओं को रोकने के आशय से, किसी दुर्घटना अन्वेषण प्राधिकरण द्वारा किये गये प्रस्ताव से है जिसका उद्देश्य, किसी भी स्थिति में, किसी दुर्घटना या घटना के लिए आरोप या दायित्व की धारणा बनाना न हो;

(ii) विविध स्रोतों और सुरक्षा अध्ययनों के परिणामस्वरूप की जाने वाली संरक्षा सिफारिश,

(भ) "अनुसूची" का तात्पर्य इन नियमों की अनुसूची से है;

(म) "गंभीर घटना" का तात्पर्य ऐसी घटना से है जिसमें ऐसी परिस्थितियां शामिल हों जो यह इंगित करती हो कि दुर्घटना की काफी अधिक संभावना थी और यह ऐसे विमान के प्रचालन से संबंधित हो जो;

(i) मानवयुक्त विमान के मामले में किसी भी व्यक्ति के उड़ान के आशय से विमान पर सवार होने के समय से ऐसे व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच घटती है; या

(ii) मानव रहित विमान के मामले में, उड़ान के उद्देश्य से चलने के लिए तत्पर होने के समय से लेकर उड़ान के अंत में रुक जाने और प्रमुख नोदन प्रणाली के बंद किए जाने तक के बीच घटी हो,

नोट - गंभीर घटना के उदाहरण अनुसूची क में यथा विनिर्दिष्ट हैं।

(य) "गंभीर चोट" का तात्पर्य किसी व्यक्ति को दुर्घटना में लगी और किसी ऐसी चोट से है -

- (i) जिसमें चोट लगने की तिथि से सात दिनों के भीतर 48 घंटों से अधिक समय के लिए अस्पताल में रहना अपेक्षित हो; या
- (ii) जिसके परिणामस्वरूप कोई हड्डी टूट गई हो (अंगुलियों, अंगूठों या नाक के मामूल फ्रेक्चर को छोड़कर); या
- (iii) जिसमें ऐसी चोटें आई हों जिनके कारण रक्तस्राव, स्नायु, मांसपेशी या नस को अत्यधिक क्षति हुई हो ;
- (iv) किसी आंतरिक अंग को चोट लगी हो; या
- (v) दूसरी या तीसरी डिग्री का ज्वलन, या शरीर की बाह्य संरचना को 5 प्रतिशत से अधिक प्रभावित करने वाले ज्वलन शामिल हों,
- (vi) जिसमें संक्रामक वस्तुओं या घातक विकिरण से प्रमाणित संक्रमण शामिल हो;
- (र) "आरेखन से संबंधित देश" का तात्पर्य उस देश से है जिसके अधिकार क्षेत्र में विमान के टाइप डिजाइन के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो ;
- (ल) "विनिर्माता देश" का तात्पर्य उस देश से है जिसके अधिकार क्षेत्र में विमान की फाइनल एसेम्बली के लिए उत्तरदायी संगठन आता हो;
- (व) "घटना संबंधी देश" का तात्पर्य उस देश से है जिसके प्रदेश में कोई दुर्घटना या घटना घटी हो;
- (श) "प्रचालक का देश" का तात्पर्य उस देश से है जिसमें प्रचालक का प्रधान कारोबार स्थल स्थित हो या, यदि ऐसा कोई कारोबार स्थल न हो, तो प्रचालक का स्थायी निवास हो;
- (ष) "पंजीकरण का देश" का तात्पर्य उस देश से है जिसके रजिस्टर में विमान की प्रविष्टि हुई हो;

स्पष्टीकरण - राष्ट्रीय आधार से इतर किसी अंतरराष्ट्रीय प्रचालनकर्ता एजेंसी के विमान के पंजीकरण के मामले में, एजेंसी को गठित करने वाले देश संयुक्त रूप से और भिन्न-भिन्न रूप से उन दायित्वों को निर्वहन करने को बाध्य होंगे जो अनुबंध के अंतर्गत, पंजीकरण के देश से जुड़े हैं।

### 3. दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण का उद्देश्य -

- (1) किसी दुर्घटना या घटना के अन्वेषण का एकमात्र उद्देश्य दुर्घटनाओं और घटनाओं की रोकथाम होगा न कि दोष या दायित्व प्रभावित करना।
- (2) इन नियमों के उपबंधों के अनुसार किया गया कोई भी अन्वेषण दोष अथवा दायित्व प्रभावित करने की किसी भी न्यायिक या प्रशासनिक कार्यवाही से पृथक होगा।



4. अधिसूचना - (1) जहां नियम 1 के उपनियम (2) के तहत आने वाले किसी विमान की दुर्घटना या घटना होती है, तो विमान का मुख्य पायलट या, यदि वह मृत या अक्षम हो चुका हो, वहां विमान का स्वामी, प्रचालक, भाड़े पर लेने वाले या किसी अन्य व्यक्ति जिसकी ओर से मुख्य पायलट विमान का प्रभारी था, या कोई संबंध व्यक्ति, जैसा भी मामला हो, उस दुर्घटना या गंभीर घटना से अवगत होने के बाद यथाशीघ्र औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो, परन्तु दुर्घटना या घटना की जानकारी प्राप्त होने के पश्चात किसी भी स्थिति में अधिकतम 24 घंटे में।

(क) इसकी सूचना अपने पास उपलब्ध त्वरिततम संचार साधनों द्वारा विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो और नागर विमानन महानिदेशक को प्रेषित करेगा, और

(ख) भारत में घटित हुई किसी दुर्घटना के मामले में, इसकी सूचना दुर्घटना स्थल के जिलाधीश और निकटतम पुलिस स्टेशन के प्रभारी अधिकारी को देगा।

(2) अधिसूचना सादी भाषा में होगी और उसमें निम्नलिखित में से जितनी तुरंत उपलब्ध हो सके उतनी जानकारी शामिल होगी, अर्थात:-

(क) दुर्घटनाओं के लिए पहचान के लिए संक्षिप्त अक्षर एसीसीआईडी और गंभीर घटना के लिए आईएनसीआईडी;

(ख) विमान के विनिर्माता, मॉडल, राष्ट्रीयता और पंजीकरण चिह्न और विमान का अनुक्रमांक;

(ग) विमान के स्वामी, प्रचालक या उसे भाड़े पर लेने वाले, यदि कोई हो, का नाम,

(घ) मुख्य पायलट की अर्हता, तथा कर्मीदल और यात्रियों की राष्ट्रीयता;

(ङ) दुर्घटना या घटना की तिथि और समय ;

(च) प्रस्थान का अंतिम बिंदु और विमान का आशयित अवतरण स्थल;

(छ) आसानी से परिभाषित किसी भौगोलिक बिंदु और अक्षांश और देशांतर की दृष्टि से विमान की अवस्थिति;

(ज) विमान में सवार, मृत और गंभीर रूप से घायल, अन्य, मृत और गंभीर रूप से घायल कर्मीदल और यात्रियों की संख्या;

(झ) दुर्घटना या गंभीर घटना का विवरण और जहां तक ज्ञात हो विमान को हुई क्षति की सीमा;

(ञ) दुर्घटना या गंभीर घटना के क्षेत्र की भौगोलिक विशेषताएं, और साथ ही स्थल तक पहुंचने में आने वाली कठिनाइयों या विशेष आवश्यकताओं का कोई संकेत;

(ट) विमान में उड़ान के दौरान खतरनाक वस्तुओं की मौजूदगी और विवरण।

2466 48/12-3

(3) यदि उपनियम (2) में संदर्भित ब्यूरो या अन्य ज्ञात सूचना छूट जाए तो ऐसी सूचना भी यथासंभव शीघ्र अर्पित की जाएगी।

(4) उप-नियम (2) में यथोपेक्षित अधिसूचना निम्नलिखित द्वारा भी ब्यूरो को प्रस्तुत की जाएगी:

(क) संबंधित एयरोड्रोम प्रचालन

(ख) हवाई यातायात नियंत्रण एकांक का प्रभारी अधिकारी और हवाई यातायात नियंत्रण का निगरानी पर्यवेक्षण अधिकारी; और

(ग) नागर विमानन महानिदेशालय के क्षेत्रीय या उपक्षेत्रीय अधिकारी।

(5) ब्यूरो, केन्द्रीय सरकार को सूचित करते हुए, भारतीय राज्य क्षेत्र, या भारत के राज्य क्षेत्र से बाहर समनुदेशित महासागरीय हवाई क्षेत्र में हुई दुर्घटना या गंभीर घटना के तथ्यों को निम्न को अधिसूचित करेगा, जिसमें उपनियम (2) में संदर्भित जितनी हो सके उतनी अधिक सूचना न्यूनतम विलंब के साथ और सर्वाधिक उपयुक्त और त्वरिततम उपलब्ध साधन के द्वारा उपलब्ध कराई जा सके,

(क) पंजीकरण का देश;

(ख) प्रचालक का देश;

(ग) आरेखन का देश;

(घ) विनिर्माता का देश; और

(ङ) यदि दुर्घटनाग्रस्त विमान 2250 किलोग्राम से अधिक अधिकतम टेक ऑफ मास का हो या टर्बोजेट पावर्ड विमान हो, तो अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन।

(6) उप नियम (5) के अनुसार सूचना अधिसूचित करते समय ब्यूरो निम्नलिखित सूचना भी शामिल करेगा, नामतः:

(क) ऐसा संकेत कि किस सीमा तक अन्वेषण केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाएगा या किस सीमा तक केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी अन्य वेग को प्रत्यायोजित किया जाएगा; और

(ख) मूल प्राधिकारी की पहचान और किसी भी समय भारत के दुर्घटना अन्वेषण प्रभारी से संपर्क के उपाय।

(7) यदि वह देश, जहां दुर्घटना हुई है, भारतीय पंजीकृत विमान या भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचालित विमान के साथ हुई गंभीर घटना से अवगत नहीं है, तो केन्द्रीय सरकार ऐसी घटना की अधिसूचना आरेखन के देश, विनिर्माता के देश और घटना के देश को अर्पित करेगी।

(5) अन्वेषण का दायित्व - (1) भारत के राज्य क्षेत्र में किसी विमान की दुर्घटना या किसी घटना की स्थिति में, इसके पंजीकरण के बावजूद :-

(क) केन्द्रीय सरकार दुर्घटना की परिस्थितियों के लिए अन्वेषण आरंभ करेगी और अन्वेषण करने के लिए उत्तरदायी होगी;

(ख) केन्द्रीय सरकार उस गंभीर घटना की परिस्थितियों के लिए भी अन्वेषण आरंभ करेगी जहां दुर्घटनाग्रस्त विमान 2250 किलोग्राम से ऊपर अधिकतम टैंक ऑफ मास वाला या टर्बो-जेट विमान हो; या

(ग) महानिदेशक खंड (ख) के दायरे में न आने वाले विमान से संबंधित सभी घटनाओं और गंभीर घटनाओं की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगा।

(2) उपनियम (1) के खंड (ग) में निहित किसी भी बात के बावजूद, जहां केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि उपनियम (1) के खंड (ग) के दायरे में आने वाली किसी भी घटना या गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण कराना समीचीन है, तो वह, आदेश द्वारा, किसी भी विमान की घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कराएगी।

(3) केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी भी घटना का दुर्घटना या गंभीर घटना या घटना के रूप में वर्गीकरण अंतिम तथा बाध्यकारी होगा।

(4) यदि भारतीय पंजीकृत विमान के साथ कोई दुर्घटना या गंभीर घटना ऐसे स्थान पर होती है जो किसी भी देश के राज्यक्षेत्र में नहीं है तो केन्द्रीय सरकार उस दुर्घटना या गंभीर घटना की परिस्थितियों का अन्वेषण आरंभ करेगी और अन्वेषण कराने के लिए उत्तरदायी होगी।

(5) यदि भारत में पंजीकृत न किए गए या किसी भारतीय प्रचालक द्वारा प्रचालित न किए जा रहे किसी विमान की अंतरराष्ट्रीय सामुद्रिक क्षेत्र में दुर्घटना के स्थल का निकटतम देश है, तो केन्द्रीय सरकार पंजीकरण वाले देश को अन्वेषण प्रारंभ करने की सलाह देगी और ऐसी स्थिति में केन्द्रीय सरकार यथासंभव सीमा तक सहायता प्रदान कराएगी और इसी प्रकार पंजीकरण वाले देश द्वारा किए गए अनुरोधों का प्रत्युत्तर देगी।

(6) भागीदारी - (1) यदि केन्द्रीय सरकार नियम 5 के अनुसार किसी दुर्घटना या किसी गंभीर घटना का अन्वेषण आरंभ कर चुकी है, तो उन प्रत्यायित प्रतिनिधियों को अन्वेषण में भाग लेने की अनुमति दी जाएगी, जिनकी नियुक्ति निम्न देशों द्वारा की जाती है, नामतः:-

(क) पंजीकरण का देश;

(ख) प्रचालक का देश;

(ग) डिजाइन का देश;

(घ) विनिर्माता का देश;

अन्वेषण में भाग लेने के लिए अनुमत होंगे।

(2) इस नियम के उपनियम (1) में संदर्भित देश अपने प्रत्यायित प्रतिनिधियों की सहायता के लिए एक या इससे अधिक सलाहकारों की नियुक्ति का भी हकदार होगा।

(3) उपनियम (1) में संदर्भित देशों को अनुबंध 13 के तहत अनुबद्ध मानकों के अनुसार भागीदारी का अधिकार प्राप्त होगा।

(4) ऐसे कोई वेग जिसका अपने नागरिकों के हताहत होने या उन्हें गंभीर चोटें आने के कारण किसी घटना में विशेष हित है को ऐसा विशेषज्ञ नियुक्त करने का हकदार होगा जिसके पास अनुबंध 13 के तहत अनुबद्ध मामलों के अनुसार अधिकार और पात्रताएँ होंगी।

(5) केन्द्रीय सरकार किसी अन्य देश के राज्य क्षेत्र में भारतीय पंजीकृत विमान की किसी दुर्घटना या गंभीर घटना की अधिसूचना प्राप्त होने पर, अन्वेषण में भाग लेने के लिए प्रत्यायित प्रतिनिधि और सलाहकार की नियुक्ति कर सकती है और इसकी सूचना घटना के देश को देगी।

7. साक्ष्य का परीक्षण क्षतिग्रस्त विमान की अभिरक्षा, विमान को हटाया जाना और संरक्षण -

(1) किसी दुर्घटना या गंभीर घटना की स्थिति में, जिसे नियम 4 के तहत अधिसूचित किया जाना अपेक्षित हो, विमान को ब्यूरो के प्राधिकार के तहत किसी व्यक्ति को छोड़कर किसी अन्य द्वारा हटाया नहीं जाएगा या विमान के साथ अन्यथा छेड़छाड़ नहीं की जाएगी;

बशर्ते :-

(क) विमान या उसके भागों को या अंतर्वस्तुओं से उस सीमा तक छेड़छाड़ की जाएगी जहां तक खोज और बचाव प्रचालन करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा ऐसा किया जाना उसमें से जीवित या मृत व्यक्तियों या प्राणियों को निकालने, विमान और इसकी अंतर्वस्तुओं को आग या किसी अन्य कारण से विनष्ट होने से बचाने या जनता या हवाई दिक्कालन या अन्य परिवहन को होने वाली किसी क्षति या अवरोध की रोकथाम के उद्देश्य से आवश्यक हो;

(ख) यदि विमान जल में नष्ट हुआ है तो विमान या उसके भागों को या अंतर्वस्तुओं को खोज और बचाव प्रचालन करने के लिए प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उस सीमा तक हटाया जाएगा जहां तक उन्हें सुरक्षित स्थान तक लाया जाना आवश्यक हो;

(ग) वस्तुओं को ब्यूरो के किसी अधिकारी या ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति के पर्यवेक्षण के तहत और उसकी सहमति से हटाया जाए;

(घ) यात्रियों और कर्मियों के व्यक्तिगत सामान को किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट या ब्यूरो के किसी अधिकारी या ब्यूरो द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति के पर्यवेक्षण में विमान से हटाया जाए; और

(ङ.) डाक को किसी पुलिस अधिकारी, मजिस्ट्रेट, डाक तार विभाग के किसी अधिकारी या ब्यूरो के किसी अधिकारी दो द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति के पर्यवेक्षण में हटाया जाए।

(2) ब्यूरो, इन नियमों के तहत प्राथमिक अन्वेषण सहित किसी भी जांच-पड़ताल या अन्वेषण के प्रयोजनार्थ, किसी भी व्यक्ति को निम्नलिखित के उपाय करने के लिए प्राधिकृत कर सकता है।

- (क) साक्ष्यों का परिरक्षण करना और इसमें किसी भी ऐसे साक्ष्य का फोटोग्राफिक या अन्य तरीके से परिरक्षण शामिल है जिसे हटाया, क्षतिग्रस्त, गुम या नष्ट किया जा सकता हो;
- (ख) विमान और उसकी अंतर्वस्तुओं की सुजित अभिज्ञा अनुरक्षित करना और इससे अधिक क्षति, अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा पहुंच, उठड़िगिरी और क्षय परिरक्षण भी शामिल होगा;
- (ग) उतनी अवधि के लिए विमान का साक्ष्य जब तक अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो।
- (3) उपनियम (2) के तहत ब्यूरो के द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति या व्यक्तियों को विमान की जांच या अन्यथा कार्रवाई के लिए प्रवेग हासिल होगा।
- (4) विमान का स्वामी या उसके नामित प्रतिनिधि को उपनियम (1) और (2) के तहत किसी भी परीक्षण या अन्य कार्रवाई के दौरान उपस्थित रहने का अधिकार होगा, बशर्ते ब्यूरो किसी भी ऐसी कार्रवाई को स्थगित करने के लिए बाध्य नहीं होगा जिसे वह स्वामी या उसके प्रतिनिधि की उपस्थिति के कारण से इस नियम के तहत आवश्यक समझे।

(5) यदि प्रचालक के देश, आरेखन के देश या विनिर्माता के देश की ओर से कोई अनुरोध प्राप्त होता है कि विमान, इसकी अंतर्वस्तुएं और कोई अन्य साक्ष्य अनुरोधकर्ता देश के किसी प्रत्यायित प्रतिनिधि द्वारा निरीक्षण के लंबित रहते निर्विघ्न रहे, तो ब्यूरो जहां तक औचित्यपूर्ण रूप से व्यवहार्य हो और उपनियम (1) के प्रावधानों के अध्याधीन अन्वेषण के उपयुक्त संचालन के संगत हो, ऐसे अनुरोध के अनुपालन के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएगी :

(6) उपनियम (1), (2) और (3) के उपबंधों के अध्याधीन, केन्द्रीय सरकार अन्वेषण के प्रयोजनार्थ आवश्यक न होने पर विमान, इसकी अंतर्वस्तुओं या इसके अन्य हिस्सों की, अभिरक्षा यथाशीघ्र, पंजीकरण के देश या प्रचालक के देश, जैसा लागू हो, द्वारा विधिवत रूप से नामित व्यक्ति या व्यक्तियों के पक्ष में कर देगी।

(7) उपनियम (6) के प्रयोजनार्थ, केन्द्रीय सरकार विमान, इसकी अंतर्वस्तुओं या इसके किसी भी हिस्से तक पहुंच सुगम बनाएगी,

परंतु विमान, इसकी अंतर्वस्तुएं या इसके कोई भी हिस्से यदि ऐसे क्षेत्र में पड़े हो जहां केन्द्रीय सरकार ऐसी पहुंच प्रदान करना अव्यवहार्य पाती है, तो यह स्वयं वहां तक हटवाएगी, जहां तक पहुंच प्रदान की जा सकती है।

8. विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो - (1) नियम 5 के उपनियम (1), (2) और (4) में संदर्भित दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं का अन्वेषण कराए जाने के प्रयोजनार्थ, केन्द्रीय सरकार नागर विमानन मंत्रालय में एक ब्यूरो गठित करेगी जिसे भारतीय विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो के नाम से जाना जाएगा और इस ब्यूरो में उतनी संख्या में विमान दुर्घटना अन्वेषण क्रियाविधियों से परिचित अधिकारियों और अन्य व्यक्तियों की नियुक्ति करेगी, जैसा वह समय-समय पर उचित समझे।

(2) विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो भारत सरकार, नागर विमानन मंत्रालय के समग्र पर्यवेक्षण और नियंत्रण के अधीन कार्य करेगा।

(3) विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो निम्नलिखित के संबंध में केन्द्रीय सरकार के दायित्वों का निर्वाह करेगा, नामतः:-

(क) नियम के उपनियम (1) या नियम 7 के उपनियम (2) के तहत प्रधिकृत किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों से प्रारंभिक रिपोर्ट प्राप्त करना

(ख) केन्द्रीय सरकार को इन नियमों के तहत जांच समिति के गठन और औपचारिक अन्वेषण में सहायता प्रदान करना।

(ग) जहां कहीं आवश्यक हो, समितियों और न्यायालयों के अन्वेषण तथा प्रशासनिक कार्य को सुगम बनाना

(घ) केन्द्रीय सरकार द्वारा प्राप्त न्यायालयों और जांच समितियों की रिपोर्टों पर कार्रवाई करना, जिसमें अग्रेषित करना;

(i) नियम 14 के उपनियम (1) के तहत परामर्श के लिए देशों को रिपोर्टें अग्रेषित करना;

(ii) देशों को अग्रेषित करना जैसा कि अनुबंध 13 के तहत अपेक्षित है;

(iii) नियम 14 के उपनियम (2) के तहत केन्द्रीय सरकार द्वारा सार्वजनिक की गई रिपोर्ट इकामों को अग्रेषित करना, यदि दुर्घटना या घटना में शामिल विमान का 5,700 किलोग्राम से अधिक हो।

(ड.) न्यायालयों और जांच समितियों द्वारा की गई सिफारिशों पर अनुपालन कार्रवाई (फॉलोअप) और यह सुनिश्चित करना कि संबंधित एजेंसियों द्वारा इनका कार्यान्वयन हो;

(च) किसी सिफारिश के कार्यान्वयन के संबंध में केन्द्रीय सरकार द्वारा ब्यूरो और किसी भी एजेंसी के बीच विवादों के समाधान के लिए मामलों को प्रक्रियाधीन करना;

(छ) संरक्षा अध्ययनों के आधार पर संरक्षा सिफारिशें निरूपित करना जिसमें समय-समय पर आयोजित संरक्षा संवर्धन के लिए नई प्रौद्योगिकियां शामिल किया जाना शामिल है;

(ज) अपनी घटना रिपोर्टिंग प्रणालियों सहित अन्य स्रोतों से प्राप्त वास्तविक या संभावित संरक्षा खामियों पर सूचना का प्रभावी विश्लेषण सुगम बनाने और कोई भी अपेक्षित निवारक कार्रवाई निर्धारित करने संबंधी डाटाबेस स्थापित और अनुरक्षण करना;

(झ) 07 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित और समय-समय पर यथा संशोधित, अभिसमय का अनुबंध 13 के तहत केंद्रीय सरकार के कर्तव्यों का निर्वहन करना; और

(ञ) कोई अन्य कार्य, जिन्हें केन्द्रीय सरकार इन नियमों के तहत समय-समय पर ब्यूरो को निष्पादित करने को कह सकती है।

(4) विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा और केन्द्रीय सरकार के पिछले अनुमोदन से, ऐसे विनियम बना सकता है, जो इन नियमों के प्रयोजनों और उप नियम (3) में संदर्भित प्रकार्यों को पूरा करने के उद्देश्य से अधिनियम के उपबंधों के असंगत न हो।

(5) विशेष तौर पर, और पूर्वगामी शक्ति की सामान्यतः पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसे विनियम निम्नलिखित सभी या इनमें से किसी भी मामले के लिए प्रावधान कर सकते हैं, नामतः:-

(क) दुर्घटनाओं और घटनाओं को अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित व्यक्ति;

(ख) अन्वेषण में भाग लेने के लिए अंतरराष्ट्रीय नागर विमान संगठन और देशों के लिए दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं की अधिसूचनाओं के लिए क्रियाविधि;

(ग) विमान दुर्घटनाओं और गंभीर घटनाओं के अन्वेषण के लिए क्रियाविधि;

(घ) इन नियमों के तहत संचालित जांच-पड़ताल और औपचारिक अन्वेषण समिति की प्रारंभिक और अंतिम रिपोर्ट का प्रपत्र;

(ङ) जांच-पड़ताल और औपचारिक अन्वेषण समिति द्वारा की गई संरक्षा संबंधी सिफारिशों का, इन सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए अपेक्षित एजेंसियों के साथ समेकन और अनुपालन तथा इन एजेंसियों से की गई कार्रवाई रिपोर्टें अपेक्षित करने के लिए क्रियाविधि;

(च) विमान दुर्घटना और घटना के अन्वेषण के लिए कोई अन्य अनुषंगी या प्रासंगिक मामला।

9. प्रारंभिक अन्वेषण: (1) ब्यूरो किसी दुर्घटना या घटना का प्रारंभिक अन्वेषण करने और दुर्घटना के वर्गीकरण का मूल्यांकन करने के लिए विनिर्दिष्ट प्रपत्र में ब्यूरो को प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने और नियम 11 या 12 के अधीन विस्तृत अन्वेषण के लिए आवश्यक विशेषज्ञता

प्रदान करने के लिए ब्यूरो के अधिकारी सहित किसी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है, यदि केन्द्रीय सरकार द्वारा उचित विचार किया गया हो।

(2) प्रारम्भिक अन्वेषण करने के लिए वह व्यक्ति प्राधिकृत होगा-

(क) जिसके पास विमान दुर्घटना अन्वेषक के नियम 10 के अधीन शक्तियां हों; और

(ख) उसके पास पहुंच जांच हो अन्यथा वह नियम 7 के उपनियम (3) के अधीन यथा उपबंधित विमान से संबंधित हो।

10. विमान दुर्घटना अन्वेषकों की शक्तियां - (1) दुर्घटनाओं और घटनाओं के अन्वेषण के प्रयोजनार्थ विमान दुर्घटना अन्वेषक के पास निम्न शक्तियां होंगी -

(क) अपने हस्ताक्षर के समन द्वारा किसी भी ऐसे व्यक्ति की उपस्थिति अपेक्षित करना जिसे वह उचित समझे व ऐसे प्रयोजनार्थ अपने समक्ष बुलाना और परीक्षण करना और ऐसी किसी भी जांच के उत्तर या विवरणियां अपेक्षित करना जिसे करना वह उचित समझे;

(ख) ऐसे व्यक्ति से उसके द्वारा दिए गए वक्तव्यों की सत्य प्रकृति से संबंधित घोषणा-पत्र बनवाना और हस्ताक्षर अपेक्षित करना;

(ग) ऐसी सभी पुस्तिकाओं, कागज-पत्र, दस्तावेजों और वस्तुओं की प्रस्तुति अपेक्षित और प्रवर्तित करना जिन्हें वह अन्वेषण के लिए आवश्यक समझे और अन्वेषण के पूरा होने तक ऐसी सभी पुस्तिकाओं, कागज-पत्र, दस्तावेजों और वस्तुओं को प्रतिधारित करना।

(घ) उसके पास दुर्घटना या घटना में शामिल किसी विमान या घटक तक पहुंच या जांच, वह स्थान या कोई अन्य स्थान जहां दुर्घटना या घटना हुई है वह प्रविष्टि और जांच जिससे लगता है कि अन्वेषक के प्रयोजन के लिए अन्वेषक को ऐसा करना आवश्यक है।

11. जांच समिति - (1) केन्द्रीय सरकार, अपने विवेकाधिकार से, किसी विमान दुर्घटना या किसी गंभीर घटना का अन्वेषण कराने के लिए दो या अधिक व्यक्तियों की जांच समिति नियुक्त कर सकती है और ऐसी समिति के पास वही शक्तियां होंगी जैसी नियम 10 के तहत एक विमान दुर्घटना अन्वेषक के पास होगी।

(2) जांच निजी रूप से की जाएगी।

(3) केन्द्रीय सरकार जैसा उचित समझे उस तरीके से यह अधिसूचित कर सकती है कि एक जांच कराई जा रही है और ऐसी प्रत्येक सूचना में उल्लेख किया जाएगा कि ऐसा कोई भी व्यक्ति जो इस दुर्घटना की परिस्थितियों या कारणों से संबंधित अभ्यावेदन देना चाहता है, वह इस सूचना में विनिर्दिष्ट समय के भीतर लिखित में ऐसा कर सकता है।



(4) जब सरकारी के अधिकारी से भिन्न अन्य किसी व्यक्ति को जांच समिति के सदस्य के रूप में नियुक्त किया जाता है, तो उसे इस प्रकार का शुल्क और व्यय प्रदान किए जा सकते हैं जैसे केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(5) इन नियमों के अनुसार गवाह के तौर पर जांच समिति द्वारा बुलाए गए प्रत्येक व्यक्ति को ऐसे व्यय अनुज्ञेय होंगे जो केन्द्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए जाएं।

(6) जांच समिति अनुबंध 13 के संगत मानदंडों के आधार पर ब्यूरो द्वारा निर्धारित प्रारूप में केन्द्रीय सरकार को रिपोर्ट देगी।

12. औपचारिक अन्वेषण - जहां केन्द्रीय सरकार को प्रतीत होता है कि किसी दुर्घटना का औपचारिक अन्वेषण कराया जाना समीचीन है, तो वह, चाहे नियम 11 के तहत कोई जांच की गई हो या नहीं, आदेश के द्वारा, औपचारिक अन्वेषण कराए जाने का निदेश दे सकती है और ऐसे किसी भी औपचारिक अन्वेषण के संबंध में निम्नलिखित उपबंध लागू होंगे, नामतः -

(1) केन्द्रीय सरकार एक सक्षम व्यक्ति (जिसे इसके पश्चात् "न्यायालय" कहा गया है) को अन्वेषण करने के लिए नियुक्त करेगी और एक या अधिक व्यक्तियों को, जिनके पास विधिक, वैमानिक, अभियांत्रिक या अन्य विशेष ज्ञान हो, निर्धारक के रूप में कार्य करने के लिए नियुक्त कर सकती है। वह यह निदेश भी दे सकती है कि न्यायालय और निर्धारक वह पारिश्रामिक प्राप्त करेंगे जो केन्द्रीय सरकार निर्धारित करे।

(2) न्यायालय की नियुक्ति पर, इन नियमों के तहत आदेशित अन्य सभी जांचों को िबंद के रूप में लिया जाएगा और विषय से संबंधित सभी संगत सामग्री को न्यायालय को सौंप दिया जाएगा। (3) न्यायालय खुले न्यायालय में ऐसे तरीके और ऐसी स्थितियों के तहत अन्वेषण करेगा जिन्हें वह दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों के मूल्यांकन के लिए और इससे एतद् पश्चात् उल्लिखित रिपोर्ट बनाने में सक्षम करने के लिए उचित समझे:-

परंतु यह तब जबकि न्यायालय का यह मत हो कि अन्वेषण कराए जाने से -

(क) किसी भी देश के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है; या

(ख) किसी ऐसे व्यक्ति की व्यक्तिगत सुरक्षा खतरे में पड़ने की संभावना हो सकती है जो कोई वक्तव्य या साक्ष्य प्रदान करने का इच्छुक है,

तो न्यायालय, समस्त अन्वेषण या इसका कुछ हिस्सा बंद कमरे में आयोजित करा सकता है।

2466 GI/12-5

(4) न्यायालय के पास, अन्वेषण के प्रयोजनार्थ, दीवानी प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का 5) के तहत एक दीवानी न्यायालय की सभी शक्तियां होती और इन शक्तियों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना न्यायालय :-

(क) किसी भी ऐसे स्थान या भवन में प्रवेश और निरीक्षण कर सकता है या किसी भी व्यक्ति को ऐसे स्थान में प्रवेश और निरीक्षण के लिए प्राधिकृत कर सकता है, जिसमें प्रयोग और निरीक्षण करना न्यायालय को अन्वेषण के प्रयोजनार्थ अपेक्षित प्रतीत हो; और

(ख) गवाहों की उपस्थिति को प्रवृत्ति कर सकता है और दस्तावेजों और भौतिक वस्तुओं की प्रस्तुति के लिए बाध्य कर सकता है, और न्यायालय की अपेक्षानुसार कोई भी सूचना प्रस्तुत किए जाने के लिए किसी भी व्यक्ति को भारतीय दंड संहिता (1860 का 45) की धारा 176 की परिभाषा के भीतर ऐसा करने के लिए बाध्य माना जाएगा।

(5) निर्धारकों को प्रवेश और निरीक्षण के लिए न्यायालय जैसी ही शक्तियां प्राप्त होंगी।

(6) न्यायालय के समक्ष गवाह के रूप में उपस्थित होने वाले प्रत्येक व्यक्ति को उन्हीं व्ययों की अनुमति होगी जो न्यायालय को उचित लगे :

परंतु यह कि दुर्घटना से संबंधित किसी विमान के स्वामी या भाड़े पर लेने वाले व्यक्ति और उसके तहत नियुक्त किसी भी व्यक्ति, या दुर्घटना से संबंधित किसी भी अन्य व्यक्ति के मामले में, ऐसे किसी भी व्यय की अनुमति वापस ली जा सकती है यदि न्यायालय, अपने विवेकाधिकार पर ऐसा निदेश देता है।

(7) न्यायालय अनुबंध 13 के संगत मानदंडों के आधार पर ब्यूरो द्वारा विनिर्दिष्ट प्रपत्र में केन्द्रीय सरकार को अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

(8) निर्धारक, आपतियों के साथ या आपतियों के बिना या तो रिपोर्ट पर हस्ताक्षर करेंगे, या रिपोर्ट के प्रति अपना असंतोष और ऐसे असंतोष के कारणों को लिखित में उल्लिखित करेंगे, और ऐसी आपतियों या असंतोष या कारण, यदि कोई हों, रिपोर्ट सहित केन्द्रीय सरकार को अग्रेषित किए जाएंगे और केन्द्रीय सरकार ऐसी रिपोर्ट और आपति अथवा असंतोष तथा कारणों, यदि कोई हो, को, पूर्णतः या असंगत, जैसे उचित समझे वैसे तरीके से, सार्वजनिक करा सकती है।

13. घटना का अन्वेषण:- (1) महानिदेशक नियम 5 के उप-नियम (1) खंड (ग) के अधीन शामिल विमान की हुई कोई घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण करने का आदेश दे सकता है

और बन्वेषण के प्रयोजनार्थ किसी सक्षम और अर्हता प्राप्त व्यक्ति को जांच अधिकारी नियुक्त कर सकता है।

(2) यदि केन्द्रीय सरकार नियम 5 के उपनियम (1) के खंड (ग) के अधीन शामिल किसी विमान में हुई घटना या गंभीर घटना का अन्वेषण करने का निर्णय लेती है तो महानिदेशक द्वारा उप नियम (1) के अधीन दिए गए आदेश से अन्वेषण बंद कर दिया जायेगा और केन्द्रगीय सरकार द्वारा नियुक्त न्यायालय या समिति को इसका अन्वेषण करने के लिए संगत विवरण हस्तांतरित कर दिये जायेंगे।

(3) उप-नियम (1) में संदर्भित अन्वेषण निजी रूप से कराया जायेगा। (4) नियम 10 के तहत विमान दुर्घटना निरीक्षण को प्रदत्त शक्तियों के समान जांच अधिकारी के पास भी वही शक्तियां होंगी। (5) अन्वेषण अधिकारी अनुबंध 13 के संगत मानदंडों के आधार पर ब्यूरो द्वारा निर्धारित प्रारूप में महानिदेशालय के लिये रिपोर्ट तैयार करेगा। (6) महानिदेशालय जांच अधिकारी की रिपोर्ट केन्द्रीय सरकार को ऐसी टिप्पणियों के साथ अग्रेषित करेगा जैसी महानिदेशालय उपयुक्त समझे और केन्द्रीय सरकार, अपने विशेषाधिकार से, ऐसी रिपोर्ट को समस्त अथवा इसके किसी भाग को ऐसे तरीके से सार्वजनिक कर सकता है, जैसा वह उचित समझे।

14. परामर्श और अंतिम रिपोर्ट:- ब्यूरो नियम 11 के उप-नियम (6) के तहत जांच समिति अथवा नियम 12 के उप-नियम (7) के तहत कोर्ट से प्राप्त रिपोर्ट की प्रत्येक प्रति को निम्न को प्रेषित कर सकता है:-

(क) पंजीकरण का देश, (ख) प्रचालन का देश, (ग) डिजाइन का देश, (घ) विनिर्माता का देश, और (ङ) वैसे राज्य जो नियम 6 के उप-नियम (4) के अनुसार अन्वेषण में शामिल हुआ हो,

इसकी आवृत्ति के 60 दिनों के भीतर रिपोर्ट पर उनकी महत्वपूर्ण तथा विस्तृत टिप्पणियां आमंत्रित करना। (2) केन्द्रीय सरकार रिपोर्ट जारी होने के 60 दिनों के भीतर भद्र टिप्पणियों के तत्वों को शामिल करके रिपोर्ट में संशोधन कर सकती है या उस पर टिप्पणियों को संशोधित करके, यदि देश द्वारा ऐसा करना वांछित हो और यह ऐसी कोई अंतिम रिपोर्ट या आरक्षण तथा कारण, यदि कोई हो जिसे सार्वजनिक किया जाना है, पूर्णतः या आंशिक रूप से प्रस्तुत किया जाएगा, जैसा कि इसके उपयुक्त समझा जाये। (3) केन्द्रीय सरकार द्वारा सार्वजनिक की गई अंतिम रिपोर्ट उप राज्यों को अग्रेषित की जाएगी जो अनुबंध 13 के अंतर्गत ऐसी रिपोर्ट प्राप्त करने के लिए पात्र हैं। यह रिपोर्ट इकाओ को भी अग्रेषित की जाएगी, यदि दुर्घटना या घटना में शामिल विमान का वजन 5,700 किलोग्राम से अधिक हो।

15. अन्वेषण को फिर से प्रारंभ करना:- जहां केन्द्रीय सरकार को यह प्रतीत होता है कि नियम 11 या नियम 12, जैसा भी मामला हो, के तहत अन्वेषण पूरा होने के बाद कोई नया और ठोस साक्ष्य उपलब्ध हो गया है, तो यह, आदेश द्वारा, इसको फिर से प्रारंभ करने का निदेश दे सकती है।

16. कार्यवाही में बाधा - (1) कोई भी व्यक्ति न्यायालय, निर्धारकों या जांच समिति के सदस्यों या इन नियमों के तहत किसी भी शक्ति या कर्तव्य का प्रयोग करने वाले व्यक्ति के कार्य में रुकावट या बाधा नहीं डालेगा।

(2) कोई भी व्यक्ति, बिना औचित्यपूर्ण कारण के, न्यायालय या जांच समिति या विमान दुर्घटना अन्वेषक या इन नियमों के तहत कोई अन्वेषण या जांच कर रहे किसी भी व्यक्ति के किसी भी समन या अधिग्रहण के अनुपालन में विफल नहीं होगा।

स्पष्टीकरण - इस नियम के प्रयोजनार्थ, जब यह प्रश्न उठता है कि क्या किसी व्यक्ति के पास औचित्यपूर्ण कारण है, तो यह सिद्ध करने का भार उसी पर होगा कि उसके पास कोई औचित्यपूर्ण कारण है।

(3) कोई भी व्यक्ति, जो कार्यवाही को अवरुद्ध या बाधित करता है, वह अधिनियम की धारा 10 की उप धारा (2) के उपबंधों के अनुसार दंड का पात्र होगा।

17. अभिलेखों को प्रकट न किया जाना - (1) निम्नलिखित अभिलेख (रिकार्ड), सरकार द्वारा यह निर्धारित किए जाने की स्थिति को छोड़कर, कि इनके प्रकटीकरण से उस अन्वेषण या किसी भावी अन्वेषण का प्रतिकूल आंतरिक या अंतरराष्ट्रीय प्रभाव काफी मात्रा में कम होता है, दुर्घटना के अन्वेषण से इतर प्रयोजनों के लिए प्रकट नहीं किए जाएंगे :

(क) अन्वेषण प्राधिकारियों द्वारा उनके अन्वेषण के दौरान व्यक्तियों से लिए गए सभी वक्तव्य;

(ख) विमान के प्रचालन में शामिल रह चुके व्यक्तियों के बीच हुए सभी संप्रेषण;

(ग) दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के बीच हुए सभी संप्रेषण;

(घ) काकपिट ध्वनि रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग की प्रतिलिपि;

(ङ) हवाई यातायात नियंत्रण इकाइयों से की गई रिकार्डिंग और रिकार्डिंग की प्रतिलिपियां;

(च) कॉकपिट एयरबोर्न इमेज रिकार्डिंग और ऐसी रिकार्डिंग का कोई भाग या प्रतिलिपियां; और

(छ) उड़ान रिकार्डर सूचना सहित सूचना के विश्लेषण में अभिव्यक्त मत।

(2) उप नियम (1) में कोई उल्लिखित रिकार्ड अंतिम रिपोर्ट या इसके परिशिष्ट या किसी अन्य रिपोर्ट में तभी शामिल किया जाएगा जब वह दुर्घटना या घटना के विश्लेषण के लिए संगत हो और विश्लेषण से असंबद्ध रिकार्डों के हिस्से अंतिम रिपोर्ट में शामिल नहीं किए जा सकेंगे।

(3) अंतिम रिपोर्ट में दुर्घटना या घटना में शामिल व्यक्तियों के नाम को प्रकट नहीं किया जाएगा।

18. अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली - (1) वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो वास्तविक या संभावित सुरक्षा खामियों से संबंधित सूचना के एकत्र करने को सुगम बनाने के लिए एक अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा।

(2) अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली में संगत व्यक्तियों, सेवा प्रदाताओं और स्टैकधारकों के लिए अपेक्षित होगा कि वे सभी दुर्घटनाओं, गंभीर घटनाओं और घटनाओं की बाबत सर्वाधिक उपयुक्त और तीव्रतम साधनों द्वारा, किंतु किसी दशा में 24 घंटे से अधिक नहीं, महानिदेशक को अधिसूचित करें।

(3) महानिदेशक नियम 4 के उप नियम (2) में यथा विनिर्दिष्ट सूचना में निहित सभी दुर्घटनाओं तथा घटनाओं की बाबत तत्काल ब्यूरो को अधिसूचित करेंगे।

(4) उपनियम (2) में विनिर्दिष्ट संगत व्यक्ति, सेवा प्रदाता और स्टैकधारक होंगे:-

(क) उस वायुयान का प्रचालक और कमांडर जिसे नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जारी उड़न योग्यता प्रमाण-पत्र जारी किया गया है;

(ख) भारत के लिए, से या यहां से होकर प्रचालित होने वाले किसी विदेशी वायुयान का प्रचालक और कमांडर;

(ग) वह व्यक्ति जो वायुयान के अनुरक्षण या आशोधन का कारोबार करता है, जिसे नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जारी उड़नयोग्यता प्रमाण-पत्र जारी किया गया है और वह व्यक्ति जो ऐसे किसी वायुयान के किसी उपकरण या कल पुर्जे के अनुरक्षण या आशोधन करने का कारोबार करता है;

(घ) वह व्यक्ति जो भारत में वायुयान का विनिर्माण या ऐसे वायुयान के किसी उपकरण या कलपुर्जे का कारोबार करता है;

(ङ.) वह व्यक्ति जो किसी वायुयान को ऐसे विमान की सेवा सौंपने के प्रमाण-पत्र पर हस्ताक्षर करता है, जिसके पास नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जारी उड़न योग्यता प्रमाण-पत्र हो,

और ऐसा व्यक्ति जो उड़ान योग्यता प्रमाण-पत्र या ऐसे विमान के किसी उपकरण या भाग की सेवा सौंपने के प्रमाण-पत्र पर हस्ताक्षर करता है;

(च) किसी लाइसेंसशुदा एयरोड्रोम का लाइसेंस धारक या प्रबंधक या किसी हवाई अड्डे का प्रबंधक;

(छ) वह व्यक्ति जो हवाई यातायात नियंत्रक के रूप में कार्य निष्पादित करता है;

(ज) वह संगठन जो हवाई दिक्चालन सेवाएं मुहैया कराता है;

(झ) वह व्यक्ति जो हवाई यातायात नियंत्रण सेवा मुहैया कराने वाले किसी व्यक्ति द्वारा प्रयुक्त की जाने वाली हवाई दिक्चालन सुविधाओं की संस्थापना, आशोधन, अनुरक्षण, मरम्मत, ओवरहॉल, उड़ान-जांच या निरीक्षण से संबंधित कार्य निष्पादित करता है; और

(ञ) वह व्यक्ति जो किसी हवाई अड्डे पर विमान की ग्राउंड हैंडलिंग से संबंधित कार्य निष्पादित करता है जिनमें ईंधन भराई, सर्विसिंग, लोड-शीट की तैयारी, लोडिंग, डि आइसिंग और टोइंग शामिल हैं।

19. स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली - (1) महानिदेशक, उन वास्तविक या संभावित संरक्षा खामियों, जो नियम 17 के तहत अनिवार्य घटना रिपोर्टिंग प्रणाली में शामिल नहीं हो सकती हों, से संबंधित सूचना के एकत्रण को सुगम बनाने के लिए स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा।

(2) उपनियम (1) के तहत स्थापित स्वैच्छिक घटना रिपोर्टिंग प्रणाली गैर-दंडनीय होगी और सूचना के स्रोतों को संरक्षण प्रदान करेगी और यदि केन्द्र सरकार द्वारा शीघ्र कार्य करने पर विचार किया जाएगा तो किसी बाहरी एजेंसी द्वारा भी सूचना एकत्रित की जा सकेगी।

20. दुर्घटना और घटना डाटाबेस का अनुरक्षण - (1) विमान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, हासिल की गई वास्तविक या संभावित खामियों से संबंधित सूचना के प्रभावी विश्लेषण को सुगम बनाने के उद्देश्य से एक दुर्घटना और घटना डाटाबेस का अनुरक्षण स्थापित करेगा और उसका अनुरक्षण करेगा और अपनी घटना रिपोर्टिंग प्रणाली से कोई निवारक कार्यवाई, यदि अपेक्षित हो, निर्धारित करेगा।

21. व्यावृत्ति - इन नियमों में शामिल किसी भी बात से वायुयान नियम 1937 के तहत जारी किसी लाइसेंस या प्रमाण-पत्र के रद्दकरण, निलंबन या पृष्ठांकन के संबंध में केन्द्रीय सरकार की शक्ति सीमित या अन्यथा प्रभावित नहीं होगी।

22. शास्तियां - कोई भी व्यक्ति जो इनमें से किसी भी नियम, या नियम 9 के उप-नियम (4) और (5) और नियम 15 के उप नियम (1) और (2) के तहत बनाए गए विनियमों का उल्लंघन करता है, या अनुपालन करने में विफल रहता है, अधिनियम की धारा 10 की उपधारा (2) के उपबंधों के अनुसार दंड का भागी होगा।

### अनुसूची क (नियम 2 (म) देखें)

#### गंभीर घटनाएं

1. गंभीर घटना का तात्पर्य ऐसी घटना से है जिसमें ऐसी परिस्थितियां शामिल हों, जो यह इंगित करती हों कि दुर्घटना की भारी संभावना थी और वे एक ऐसे विमान के प्रचालन से संबंधित हो जो, मानवयुक्त विमान के मामले में, किसी भी व्यक्ति के उड़ान के उद्देश्य से विमान में सवार होने के समय से ऐसे सभी व्यक्तियों के उतरने के समय के बीच, और मानव रहित विमान के मामले में, विमान के उड़ान के प्रयोजनार्थ उड़ान भरने के लिए तैयार होने के समय से उड़ान समाप्त होने पर विराम-स्थिति तक पहुंच जाने और इसके प्राथमिक प्रोपल्शन सिस्टम के बंद हो जाने के समय के बीच घटती है।

2. निम्न सूचीबद्ध घटनाएं इन घटनाओं के प्रारूपिक दृष्टांत हैं जिनके गंभीर घटनाएं होने की संभावना होती है। यह सूची संपूर्ण नहीं है और यह गंभीर घटनाओं की परिभाषा के लिए केवल एक मार्गदर्शिका का काम करती है।

(क) लगभग टक्कर होने की घटना जिसमें किसी टक्कर या असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए परिहार का प्रयास अपेक्षित हो या जब कोई परिहार कार्यवाई समुचित हो।

(ख) भू-भाग में उड़ान को नियंत्रित करने से केवल अंशतः बचा गया हो।

(ग) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, या किसी टैक्सी-वे (हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से एबोर्टिड टेक-ऑफ।

(घ) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, या किसी टैक्सी-वे हेलीकॉप्टरों द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों को छोड़कर) या असमनुदेशित रनवे से टेक-ऑफ।

(ङ) किसी बंद या सम्पृक्त रनवे, किसी टैक्सी-वे या असंपृक्त रनवे पर अवतरण या प्रचलित अवतरण का प्रयत्न किया गया हो।

(च) टेक-ऑफ या प्रारंभिक उड़ान भरने के दौरान संभावित निष्पादन हासिल करने में भारी विफलताएं।

(छ) यात्री कम्पार्टमेंट, कार्गो कम्पार्टमेंटों में आग और धुआं या इंजन में आग, चाहे ऐसी आग का शमन अग्निशमनकारी एजेंटों द्वारा कर दिया गया हो।

(ज) उड़ान कर्मीदल द्वारा ऑक्सीजन के आपातकालीन उपयोग की अपेक्षा वाली घटनाएं।

(झ) विमान की संरचनागत विफलताएं या इंजन का विच्छेदन, जिसमें असम्मिलित टर्बाइन इंजन विफलताएं, शामिल हैं जो दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं हैं।

- (ज) एक या अधिक विमान प्रणालियों का एकाधिक स्थितियों में ठीक से कार्य न करना, जिनसे विमान का प्रचालन गंभीरतापूर्वक प्रभावित होता हो।
- (ट) उड़ान में उड़ान कर्मीदल की अक्षमता।
- (ठ) ईंधन की मात्रा जिसके लिए पायलट द्वारा आपातस्थिति की घोषणा अपेक्षित हो।
- (ड) रनवे पर आक्रमण, जिन्हें क श्रेणी की गंभीरता के रूप में वर्गीकृत किया गया है। "रनवे पर आक्रमणों की रोकथाम संबंधी मैनुअल (डीओसी 9870) में गंभीरता के वर्गीकरण संबंधी सूचना निहित है।
- (ढ) उड़ान भरने या अवतरण की घटनाएं, जैसे अंडर-शूटिंग, ओवररनिंग या रनवे की साइड से रन ऑफ हो जाना।
- (ण) प्रणाली की खामियां, मौसम संबंधी घटनाएं, अनुमोदित उड़ान श्रेणी से बाहर के प्रचालन या अन्य घटनाएं जिनकी वजह से विमान को नियंत्रित करने में कठिनाइयां उत्तपन्न हो सकती हैं।
- (त) उड़ान मार्गदर्शन और दिक्चालन के लिए अनिवार्य व्यतिरिक्त प्रणाली में एक से अधिक प्रणालियों की विफलता।

### अनुसूची ख

(नियम 2 (ग) देखें)

#### विमान की क्षति के अवधारण के लिए दिशानिर्देश

1. यदि इंजन विमान से अलग हो जाता है, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाता है चाहे क्षति इंजन तक सीमित हो।
2. इंजन कॉउल (फैन या कोर) या रिवर्सर कम्पोन्टों की क्षति जिसके परिणामस्वरूप विमान को और क्षति नहीं होगी, को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।
3. ऐसी घटनाएं, जहां कंप्रेसर या टर्बाइन ब्लेड या इंजन के अन्य आंतरिक पुर्जे इंजन के टेल पाइप के जरिए बाहर निकल जाते हैं, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
4. टूटे हुए या गुम रेडोम को दुर्घटना नहीं माना जाता जब तक कि अन्य संरचनाओं या प्रणालियों में संगत उल्लेखनीय क्षति न हो।
5. गुम हुए फ्लैप या अन्य लिफ्ट आगमेंटिंग उपकरण, विंगलेट आदि जिन्हें कंफिगरेशन डेविएशन लिस्ट (सीडीएस) के लिए परमिट नहीं किया जाता, को दुर्घटना नहीं माना जाता।
6. लैंडिंग गीयर लेग या व्हील अप्स लैंडिंग का रिट्रैक्शन जिसका परिणाम केवल स्किन एब्रेशन के रूप में होता है। यदि विमान को छोटी-मोटी मरम्मत या पैचिंग के बाद सुरक्षित रूप से डिसपैच किया जा सकता है और बाद में इसकी स्थायी मरम्मत के लिए व्यापक कार्य होती है, तो उसे इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाता।
7. यदि संरचनागत क्षति ऐसी है कि विमान डिप्रेसराइज्ड हो जाता है, या इसे प्रैशराइज्ड नहीं किया जा सकता, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाना है।



8. किसी घटना, जैसे लो-स्पीड रनवे एक्सकर्सन के बाद अंडरकैरिज लेग को एहतियाती तौर पर हटाया जाना, जिसमें उल्लेखनीय कार्य शामिल हैं, के बाद निरीक्षण के लिए पुर्जों को हटाए जाने को तब तक दुर्घटना नहीं माना जाता तब तक कि उल्लेखनीय क्षति नहीं पाई जाती।
9. ऐसी घटनाएं, जिनमें आपातकालीन निकासी शामिल हैं, दुर्घटना नहीं मानी जाती, जब तक तक किसी को गंभीर चोटें न आई हों या विमान को अन्यथा उल्लेखनीय क्षति न हुई हो।

नोट - 1. जहां तक विमान को हुई ऐसी क्षति का संबंध है जिससे संरचनागत शक्ति, निष्पादन या उड़ान की विशेषताएं प्रभावित होती हैं, विमान सुरक्षित अवतरित हो सकता है, किंतु बिना मरम्मत के अगले सेक्टर तक सुरक्षित रवाना नहीं किया जा सकता।

नोट - 2 यदि विमान को छोटी-मोटी मरम्मत के बाद सुरक्षित रूप से रवाना किया जा सकता है और बाद में इसमें स्थायी मरम्मत के उद्देश्य से और व्यापक कार्य होते हैं, तो इस घटना को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, यदि विमान को प्रभावित पुर्जों को हटाए जाने के बाद सीडीएल के तहत रवाना नहीं किया जा सकता, प्रभावित पुर्जों को हटाए जाने, इनके गुम होने या अप्रचालनीकृत होने के साथ ऐसी मरम्मत को बड़ी मरम्मत नहीं माना जाएगा और परिणामस्वरूप घटना को दुर्घटना नहीं माना जाएगा।

नोट - 3 मरम्मत या अनुमानित हानि की लागत, जैसे बीमा कंपनियों द्वारा मुहैया कराई जा रही, वाहित क्षति का संकेत मुहैया करा सकती है, किंतु इसे इस आशय से एकमात्र मार्ग संदर्शिका के रूप में प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए कि यह क्षति उस घटना को दुर्घटना के रूप में माने जाने के लिए पर्याप्त है या नहीं। इसी प्रकार किसी विमान को, 'हल लॉस' माना जा सकता है क्योंकि, वहन की गई उल्लेखनीय क्षति को दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किए बिना, इसकी मरम्मत किया जाना गैर-किफायती है।

[फा. सं. एवी-11012/01/2011-डीजी]

जी. अशोक कुमार, संयुक्त सचिव

2466 GI/12-7

## NOTIFICATION

New Delhi, the 5th July, 2012

**G.S.R. 536(E).**—Whereas the draft of Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2012, was published, as required by section 14 of the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934), vide notification of the Government of India in the Ministry of Civil Aviation published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 3, Sub-section (i), vide number G.S.R. 244(E), dated the 23<sup>rd</sup> March, 2012, for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby before the expiry of the period of thirty days from the date on which copies of the Gazette of India in which the said notification was published, were made available to public;

And whereas copies of the said notification were made available to the public on the 23<sup>rd</sup> March, 2012;

And whereas the objections or suggestions received in respect of the draft rules within the period specified have been taken into consideration;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by sections 4, 7 and 10 of the said Act, the Central Government hereby makes the following rules, namely :—

**1. Short title, extent and commencement.** — (1) These rules may be called the Aircraft (Investigation of Accidents and Incidents) Rules, 2012.

(2) These rules extend to the whole of India and applies also —

(a) to citizens of India wherever they may be;

(b) to, and to the persons on, aircraft registered in India wherever they may be;

(c) to, and to the persons on, aircraft registered outside India but for the time being in or over India; and

(d) to an aircraft operated by a person who is not a citizen of India but has his principal place of business or permanent residence in India.

(3) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

**2. Definitions and interpretations.** — In these rules, unless there is any thing repugnant in the subject or context —

(a) “accident” shall mean an occurrence associated with the operation of an aircraft which, —

- (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked; or
- (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which —

(a) a person is fatally or seriously injured as a result of —

- (i) being in the aircraft, or
- (ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
- (iii) direct exposure to jet blast,

*except* when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

(b) the aircraft sustains damage or structural failure which —

- (i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- (ii) would normally require major repair or replacement of the affected component,

*except* for failure of engine or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

(c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1.— For the purposes of this clause, the guidance for the determination of aircraft damage is at Scheduled B.

Note 2.— For the purposes of this clause, only unmanned aircraft which have design or operational approval given by a State to be considered.

(b) “**accredited representative**” means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State and where the State has established an accident investigation authority, the designated accredited representative would normally be from that authority;

(c) “**Act**” means the Aircraft Act, 1934 (22 of 1934);

- (d) **"adviser"** means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation;
- (e) **"aircraft"** means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the surface of the earth;
- (f) **"Aircraft Accident Investigator"** means a person appointed by the Central Government to investigate an accident or a serious incident or an incident, either by Committee of Inquiry under rule 11, or Formal Investigation under rule 12, or authorised by Bureau to conduct preliminary investigation under sub-rule (1) of rule 9 or sub-rule (2) of rule 7;
- (g) **"Annex 13"** means Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (h) **"Bureau"** means Aircraft Accident Investigation Bureau set up by the Central Government under rule 9;
- (i) **"causes"** means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident but does not amount to assigning fault or determination of administrative, civil or criminal liability;
- (j) **"Chicago Convention"** means Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time;
- (k) **"Director-General"** means Director General of Civil Aviation;
- (l) **"fatal injury"** means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;
- (m) **"Final Report"** means the report made public by the Central Government under sub-rule (2) of rule 14.
- (n) **"flight recorder"** means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of assisting accident or incident investigation;
- (o) **"ICAO"** means International Civil Aviation Organisation created under the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944;
- (p) **"incident"** means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;
- (q) **"Inquiry Officer"** means a person appointed by the Director-General under rule 13 to investigate a serious incident or an incident.
- (r) **"investigation"** means a process conducted for the purpose of prevention of accident which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusion, including the determination of causes, contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendation;
- (s) **"maximum mass"** means maximum certificated take-off mass;

- (t) **"missing aircraft"** means when the official search has been terminated and the wreckage of the aircraft has not been located;
- (u) **"operator"** means a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in operation of an aircraft;
- (v) **"preliminary report"** means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;
- (w) **"safety recommendation"** means —
  - (i) a proposal of an accident investigation authority based on information derived from an investigation, made with the intention of preventing accidents or incidents and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an accident or incident;
  - (ii) recommendations resulting from diverse sources and safety studies,
- (x) **"Schedule"** means a Schedule to these rules;
- (y) **"serious incident"** means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, —
  - (i) in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or
  - (ii) in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down;

*Note.— The examples of serious incident are as specified in Schedule A.*

- (z) **"serious injury"** means an injury which is sustained by a person in an accident and which —
  - (i) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
  - (ii) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
  - (iii) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
  - (iv) involves injury to any internal organ; or
  - (v) involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or
  - (vi) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation;
- (za) **"State of Design"** means the State having jurisdiction over the organization responsible for the type design of the aircraft;

2466 GI/12-8

(zb) "State of Manufacture" means the State having jurisdiction over the organisation responsible for the final assembly of the aircraft;

(zc) "State of Occurrence" means the State in the territory of which an accident or incident occurs;

(zd) "State of the Operator" means the State in which the principal place of business of the operator is located, or, if there is no such place of business, the permanent residence of the operator;

(ze) "State of Registry" means the State on whose register the aircraft is entered.

*Explanation.— In the case of the registration of aircraft of an international operating agency other than on a national basis, the States constituting the agency shall jointly and severally discharge the obligations which attach to a State of Registry under Annex 13.*

**3. Objective of the investigation of accidents and incidents.** — (1) The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents and not to apportion blame or liability.

(2) Any investigation conducted in accordance with the provisions of these rules shall be separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.

**4. Notification.** — (1) Where an accident or an incident occurs to an aircraft covered under sub-rule (2) of rule 1, then the pilot-in-command of the aircraft or, if he be killed or incapacitated, the owner, the operator, the hirer or other person on whose behalf he was in command of the aircraft, or any relevant person, as the case may be, shall, as soon as is reasonably practicable but in any case not later than 24 hours after he becomes aware of the accident or the incident:—

(a) send notice thereof to the Aircraft Accident Investigation Bureau and Director-General of Civil Aviation by the quickest means of communication available; and

(b) in the case of an accident occurring in India, give information to the District Magistrate and the Officer-in-charge of the nearest Police Station of the accident and of the place where it occurred.

(2) The notification shall be in plain language and contain as much of the following information as is readily available, namely:—

(a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for incidents INCID;

(b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;

(c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;

(d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;

(e) date and time of the accident or incident;

(f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;

- (g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude;
- (h) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;
- (i) description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;
- (j) physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site; and
- (k) presence and description of dangerous goods on board the aircraft,

but notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

(3) If the details or, other known relevant information referred in sub-rule (2) are omitted, such information shall also be dispatched as soon as it is possible.

(4) The notification as required in sub-rule (2) shall also be submitted to the Bureau by the concerned –

- (a) aerodrome operator;
- (b) officer-in-charge of air traffic control unit and the watch supervisory officer of air traffic control; and
- (c) regional or the sub-regional officers of the Directorate General of Civil Aviation.

(5) The Bureau under the intimation to the Central Government shall notify the facts of the accident or serious incident in the Indian territory or in the assigned oceanic air space beyond the territory of India, containing as much of the information referred to in sub-rule (2) as may be available with a minimum of delay and by the most suitable and quickest means available, to—

- (a) the State of Registry;
- (b) the State of Operator;
- (c) the State of Design;
- (d) the State of Manufacture; and

(e) ICAO when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.

(6) The Bureau while notifying information in accordance with sub-rule (5) shall also add the following information, namely—

- (a) an indication to what extent the investigation will be conducted by the Central Government or is proposed to be delegated by the Central Government to another State; and
- (b) identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of India at any time.

(7) If the State of Occurrence is not aware of a serious incident to an Indian registered aircraft or an aircraft operated by Indian operator, the Bureau shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacturer and the State of Occurrence.

**5. Obligation to investigate.**— (1) In case of accident or an incident to an aircraft in the territory of India notwithstanding its registration:-

- (a) the Central Government shall institute an investigation into the circumstances of the accident and shall be responsible for conducting the investigation;
- (b) the Central Government shall institute an investigation into the circumstances of the serious incident when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2 250 kg or is a turbo-jet airplane;
- (c) the Director-General shall institute an investigation into the circumstances of all incidents and serious incidents to aircraft not covered by clause (b).

(2) Notwithstanding anything contained in clause (c) of sub-rule (1), where it appears to the Central Government that it is expedient to hold an investigation into circumstances of any incident or a serious incident covered by clause (c) of sub-rule (1), it may, by order, institute an investigation into circumstances of an incident or a serious incident to any aircraft.

(3) Classification by the Central Government of an occurrence as accident or serious incident or incident shall be final and binding.

(4) In case an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft occurs at a location not being a territory of any State then the Central Government shall institute an investigation into the circumstances of the accident or serious incident and shall be responsible for conducting the investigation.

(5) In case India is the nearest State to the scene of an accident in international waters to an aircraft not registered in India or not operated by an Indian operator, then the Central Government shall advise the State of Registry to institute an investigation and the Central Government in such a case shall provide assistance to the extent it is able to and shall, likewise, respond to requests by the State of Registry.

**6. Participation.**— (1) In case the Central Government has instituted an investigation of an accident or a serious incident in accordance with rule 5, then accredited representatives, who are appointed by the following States, namely:—

- (a) the State of Registry;
- (b) the State of the Operator;
- (c) the State of Design; and
- (d) the State of Manufacture;

shall be permitted to participate in the investigation

(2) The States referred to in sub-rule (1) shall also be entitled to appoint one or more advisers to assist their accredited representatives.



(3) The States referred to in sub-rule (1) shall have the rights and entitlements in accordance with the standards stipulated under Annex 13.

(4) A State which has a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens shall be entitled to appoint an expert who shall have rights and entitlements in accordance with standards stipulated under Annex 13.

(5) The Central Government, on receipt of a notification of an accident or a serious incident to an Indian registered aircraft in the territory of another State, may appoint accredited representative and advisors to participate in the investigation and intimate it to the State of Occurrence.

**7. Protection of evidence, custody, removal and preservation of damaged aircraft.—**

(1) In the case of an accident or a serious incident, which is required to be notified under rule 4, the aircraft shall not, except by a person under the authority of the Bureau, be removed or otherwise interfered with:

Provided that —

(a) the aircraft or any parts or contents thereof may be removed or interfered with so far as may be necessary by persons authorised to conduct search and rescue operations for the purpose of extricating persons or animals dead or alive, or preventing the destruction of the aircraft and its contents by fire or other cause or of preventing any damage or obstruction to the public or to air navigation or to other transport;

(b) if the aircraft is wrecked on water, the aircraft or any parts or contents thereof may be removed to such extent as may be necessary for bringing it or them to a place of safety by persons authorised to conduct search and rescue operations;

(c) goods may be removed from the aircraft under the supervision and with the concurrence of an officer of the Bureau or a person authorised by the Bureau;

(d) personal luggage of passengers' and crews' may be removed from the aircraft under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Bureau or a person authorised by the Bureau; and

(e) mails may be removed under the supervision of a Police Officer, a Magistrate, an Officer of the Department of Posts and Telegraphs or an Officer of the Bureau or a person authorised by the Bureau.

(2) The Bureau may, for the purposes of any investigation including preliminary investigation under these rules, authorise any person or persons to take measures -

(a) to protect the evidence and shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed;

(b) to maintain safe custody of the aircraft and its contents and shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration; and

2466 GI/12-9

(c) for preservation of the aircraft for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation.

(3) The person or persons authorised by the Bureau under sub-rule (2) may thereupon have access to examine or otherwise deal with the aircraft.

(4) The owner of the aircraft or his nominated representative shall have the right to be present during any examination or other action taken under sub-rules (1) and (2):

Provided that the Bureau shall not be bound to postpone any action which it may consider necessary under this rule by reason of the absence of the owner or his representative.

(5) If a request is received from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture that the aircraft, its contents, and any other evidence remain undisturbed pending inspection by an accredited representative of the requesting State, the Bureau shall take all necessary steps to comply with such request, so far as this is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the investigation subject to the provisions of sub-rule (1).

(6) Subject to the provisions of sub-rules (1), (2) and (3), the Bureau shall release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof as soon as they are no longer required for investigation, to any person or persons duly designated by the State of Registry or the State of the Operator, as the case may be.

(7) For the purpose of sub-rule (6), the Central Government shall facilitate access to the aircraft, its contents or any parts thereof:

Provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof lie in an area within which the Central Government finds it impracticable to grant such access, it shall itself effect removal to a point where access can be given.

**8. Aircraft Accident Investigation Bureau.**— (1) For the purposes of carrying out investigation into accidents, serious incidents and incidents referred to in sub-rules (1), (2) and (4) of rule 5, the Central Government shall set up a Bureau in the Ministry of Civil Aviation known as the Aircraft Accident Investigation Bureau of India and appoint such number of officers familiar with aircraft accident investigation procedures and other persons, as it deems fit from time to time.

(2) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall function under overall supervision and control of Government of India, Ministry of Civil Aviation.

(3) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall discharge the following functions, namely:—

(a) obtaining preliminary report under rule 9 from any person or persons authorised either under sub-rule (1) of rule 9 or under sub-rule (2) of rule 7;

(b) assisting the Central Government in setting up of Committee of Inquiry and formal investigation under these rules;

(c) to facilitate the investigation and administrative work of the Committees and Courts, whenever necessary.

(d) processing of the reports of Courts and Committees of Inquiry received by the Central Government, which includes -

- (i) forwarding of the reports to the States for consultation under sub-rule (1) of rule 14;
- (ii) forwarding the report made public by the Central Government under sub-rule (2) of rule 14 to the States as required under Annex 13;
- (iii) forwarding the report made public by the Central Government under sub-rule (2) of rule 14 to ICAO if the mass of the aircraft involved in accident or incident is more than 5,700 kg;
- (e) follow-up the recommendations made by Courts and Committees of inquiry and to ensure that are implemented by the concerned agencies;
- (f) to process cases for a resolution by the Central Government of disputes between the Bureau and any agency regarding implementation of a recommendation;
- (g) to formulate safety recommendation on the basis of safety studies, including induction of new technology to enhance safety, conducted from time to time.
- (h) establish and maintain an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies obtained, including that from its incident reporting systems, and to determine any preventive actions required;
- (i) to process obligations of the Central Government under Annex 13 to the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944 as amended from time to time; and
- (j) any other functions, which the Central Government may ask the Bureau to perform from time to time under these rules.

(4) The Aircraft Accident Investigation Bureau may, by notification in the Official Gazette, and with the previous approval of the Central Government, make procedures, not inconsistent with the provisions of the Act to carry out the purposes of these rules and the functions referred to in sub-rule (3).

(5) In particular, and without prejudice to the generality of the foregoing power, such procedures may provide for all or any of the following matters, namely:—

- (a) the persons required to notify the accidents and incidents;
- (b) the notifications of accidents and serious incidents to International Civil Aviation Organisation and the States for participation in the investigation;
- (c) the investigation of aircraft accident and incidents;
- (d) the format of preliminary and reports of Committee of Inquiry and Formal Investigation conducted under these rules;
- (e) the consolidation and follow-up of safety recommendations made by the Committee of Inquiry and Formal Investigation with the agencies required

to implement the recommendations and require action taken reports from these agencies; and

- (f) any other matter subsidiary or incidental to aircraft accident and incident investigation.

**9. Preliminary investigation.**— (1) The Bureau may authorise any person including an officer of the Bureau to conduct a preliminary investigation to an accident or incident and to submit a preliminary report to the Bureau in a specified format to assess the classification of the occurrence and the expertise needed for detailed investigation under rules 11 or 12, if considered expedient by the Central Government.

(2) The person authorised to conduct the preliminary investigation shall —

- (a) have powers under rule 10 of Aircraft Accident Investigator; and  
(b) have access examine or otherwise deal with the aircraft as provided under sub-rule (3) of rule 7.

**10. Powers of Aircraft Accident Investigators.**— (1) For the purposes of investigation of accidents and incidents an Aircraft Accident Investigator shall have power—

- (a) to require the attendance of any person, by summons under his hand, whom he thinks fit to call before him and examine for such purpose and to require answers or returns to any inquiries he thinks fit to make;  
(b) to require any such person to make and to sign a declaration regarding the true nature of the statements made by him;  
(c) to require and enforce the production of all books, paper, documents and articles which he may consider necessary for the investigation, and to retain any such books, papers, documents and articles until completion of the investigation;  
(d) to have access to and examine any aircraft and its components involved in the accident or incident, the place where the accident or incident occurred or any other place, the entry upon and examination of which appears to the Investigator necessary for the purpose of the investigation.

**11. Committee of Inquiry.**— (1) The Central Government may, at its discretion, appoint a Committee of Inquiry composed of two or more persons to hold an inquiry into an aircraft accident or a serious incident and such a Committee shall have the same powers as an Aircraft Accident Investigator under rule 10.

(2) The Inquiry shall be held in private.

(3) The Central Government may notify in such manner as it may think fit that an inquiry is being held and every such notice shall state that any person who may desire to make representations concerning the circumstances or causes of the accident may do so in writing within the time specified in the notice.

(4) When a person other than an officer of Government is appointed as a member of the Committee of Inquiry he may be granted such fee and expenses as may be determined by the Central Government.

(5) Every person summoned by the Committee of Inquiry as a witness in accordance with these rules shall be allowed such expenses as the Central Government may from time to time determine.

(6) The Committee of Inquiry shall make a report to the Central Government in the format specified by the Bureau based on relevant standards of Annex 13.

**12. Formal Investigation.** — Where it appears to the Central Government that it is expedient to hold a formal investigation of an accident, it may, whether or not an inquiry has been made under rule 11, by order, direct a formal investigation to be held and with respect to any such formal investigation the following provisions shall apply, namely: —

(1) The Central Government shall appoint a competent person (hereinafter referred to as "the Court"), to hold the investigation, and may appoint one or more persons possessing legal, aeronautical, engineering, or other special knowledge to act as assessors. It may also direct that the Court and the assessors shall receive such remuneration as it may determine.

(2) On the appointment of the Court, all other investigations ordered under these rules shall be treated as closed and all relevant material on the subject shall be transferred to the Court.

(3) The Court shall hold the investigation in open court in such manner and under such conditions as the Court may think fit for ascertaining the causes and circumstances of the accident and for enabling it to make the report hereinafter mentioned:

Provided that where the Court is of opinion that holding the investigation is likely —

(a) to be prejudicial to the interests of any country; or

(b) to jeopardise the personal safety of a person who is willing to make any statement or give evidence,

the Court may, hold in camera, the whole or part of the investigation.

(4) The Court shall have, for the purpose of the investigation, all the powers of a Civil Court under the Code of Civil Procedure, 1908 (5 of 1908) and without prejudice to these powers the Court may: —

(a) enter and inspect, or authorise any person to enter and inspect, any place or building, the entry or inspection whereof appears to the Court requisite for the purposes of the investigation; and

(b) enforce the attendance of witnesses and compel the production of documents and material objects; and every person required by the Court to furnish any information shall be deemed to be legally bound to do so within the meaning of section 176 of the Indian Penal Code (45 of 1860).

(5) The assessors shall have the same powers of entry and inspection as the Court.

(6) Every person attending as a witness before the Court shall be allowed such expenses as the Court may consider reasonable:

2466 GI/12-10

Provided that, in the case of the owner or hirer of any aircraft concerned in the accident and of any person in his employment or of any other person concerned in the accident, any such expenses may be disallowed if the Court, in its discretion, so directs.

(7) The Court shall make a report to the Central Government in the format specified by the Bureau based on relevant standards of Annex 13.

(8) The assessors shall either sign the report, with or without reservations, or state in writing their dissent therefrom and their reasons for such dissent, and such reservations or dissent and reasons, if any, shall be forwarded to the Central Government with the report.

**13. Investigation of incident.**—(1) The Director-General may order an investigation of any incident or a serious incident involving an aircraft covered under clause (c) sub-rule (1) of rule 5, and may appoint a competent and qualified person as Inquiry Officer for the purpose of carrying out the investigation.

(2) In case the Central Government decides to investigate the incident or serious incident under sub-rule (2) of rule 5, the investigation ordered by Director-General under sub-rule (1) shall be closed and all relevant material shall be transferred to the Court or the Committee appointed by the Central Government for its investigation.

(3) The investigation referred to in sub-rule (1) be held in private.

(4) The Inquiry Officer shall have the same powers as an Aircraft Accident Investigator under rule 10.

(5) The Inquiry Officer shall make a report to the Director-General in the format specified by the Bureau based on relevant standards of Annex 13.

(6) The Director-General shall forward the report of the Inquiry Officer to the Central Government with such comments as the Director-General may think fit to make and the Central Government may, at its discretion, make the whole or part of any such report public in such a manner as it may consider fit.

**14. Consultation and Final Report.**—(1) The Bureau shall forward a copy each of the report received from either the Court under sub-rule (7) of rule 12 or Committee of Inquiry under sub-rule (6) of rule 11 to—

(a) the State of registry,

(b) the State of operator,

(c) the State of design,

(d) the State of manufacturer, and

(e) the State that participated in the investigation in accordance with sub-rule (4) of rule 6,

inviting their significant and substantiated comments on the report within sixty days of its issuance.

(2) The Central Government may either amend the report by inclusion of the substance of the comments received within sixty days of the issuance of the report or by appending the comments thereto if so desired by the State and may cause any such Final

Report and reservation or dissent and reasons, if any, to be made public, wholly or in part, in such manner as it thinks fit.

[3] The Final Report made public by the Central Government shall be forwarded the States entitled to receive such report under Annex 13. The report shall also be forwarded to ICAO, if the mass of the aircraft involved in the accident or incident is more than 5,700 kg.

**15. Reopening of Investigation.** — Where it appears to the Central Government that any new and material evidence has become available after completion of the investigation under rule 11 or rule 12, as the case may be, it may, by order, direct the reopening of the same.

**16. Obstruction of proceedings.** — (1) No person shall obstruct or impede the Court, Assessors or members of the Committee of Inquiry or any other person acting in the exercise of any powers or duties under these rules.

(2) No person shall without reasonable excuse fail to comply with any summons or requisition of a Court or a Committee of Inquiry or an Aircraft Accident Investigator or any other person holding an investigation or an inquiry under these rules.

*Explanation.* — For the purposes of this rule, when a question arises as to whether a person has a reasonable excuse, the burden of proving that he has a reasonable excuse is upon him.

(3) Any person, who obstructs or impedes the proceedings, shall be punishable in accordance with the provisions of sub-section (2) of section 10 of the Act.

**17. Non-Disclosure of Records.**— (1) The following records shall not be disclosed for purposes other than the investigation of the accident except when the Central Government determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that investigation or any future investigations:

- (a) all statements taken from persons by the investigation authorities in the course of their investigation;
- (b) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
- (c) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;
- (d) cockpit voice recordings and transcripts from such recordings;
- (e) recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units;
- (f) cockpit airborne image recordings and any part or transcripts from such recordings; and
- (g) opinion expressed in the analysis of information, including flight recorder information.

(2) A record referred to in sub-rule (1) shall be included in a Final Report or its appendices, or in any other report only when it is relevant to the analysis of the accident or incident and parts of the records not relevant to the analysis shall not be included in the Final Report.

(3) The Final Report shall not disclose the names of the persons involved in the accident or incident.

**18. Mandatory incident reporting system.—** (1) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall establish a mandatory incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies.

(2) The mandatory incident reporting system shall require the relevant persons, service providers and stakeholders to notify all accidents and incidents by most suitable and quickest means to the Bureau and the Director-General but in any case not later than 24 hours.

(3) The Director-General shall immediately notify the Bureau about the accidents and incidents containing information as specified in sub-rule (2) of rule 4.

(4) The relevant persons, service providers and stakeholders specified in sub-rule (2) shall include —

- (a) the operator and the commander of an aircraft which has a certificate of airworthiness issued by the Directorate General of Civil Aviation;
- (b) the operator and the commander of a foreign aircraft operating to, from or through India;
- (c) a person who carries on the business of maintaining or modifying an aircraft, which has a certificate of airworthiness issued by the Directorate General of Civil Aviation, and a person who carries on the business of maintaining or modifying any equipment or part of such an aircraft;
- (d) a person who carries on the business of manufacturing an aircraft or any equipment or part of such an aircraft, in India;
- (e) a person who signs a certificate of release to service for an aircraft, which has a certificate of airworthiness issued by the Directorate General of Civil Aviation, and a person who signs a certificate of release to service for any equipment or part of such an aircraft;
- (f) a licensee or manager of a licensed aerodrome or a manager of an airport;
- (g) a person who performs a function as an air traffic controller;
- (h) the organisation which provides Air Navigation Services;
- (i) a person who performs a function concerning the installation, modification, maintenance, repair, overhaul, flight-checking or inspection of air navigation facilities which are utilized by a person who provides an air traffic control service; and



- (f) a person who performs a function concerning the ground-handling of aircraft, including fuelling, servicing, load-sheet preparation, loading, de-icing and towing at an airport.

**19. Voluntary incident reporting system.** — (1) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall establish a voluntary incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory incident reporting system established under rule 18.

(2) The voluntary incident reporting system established under sub-rule (1) shall be non-punitive and afford protection to the sources of the information and if considered expedient by the Central Government, the information may be collected through any other agency.

**20. Maintenance of an accident and incident database.**— (1) The Aircraft Accident Investigation Bureau shall establish and maintain an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies obtained and shall from its incident reporting system determine any preventive actions if required.

**21. Saving.**— Nothing in these rules shall limit or otherwise affect the power of the Central Government with regard to the cancellation, suspension or endorsement of any licence or certificate issued under the Aircraft Rules, 1937.

**22. Penalties.**— Any person who contravenes, or fails to comply with, any of these rules, or the regulations made under sub-rule (4) and (5) of rule 9, or sub-rules (1) and (2) of rule 15 shall be punishable in accordance with the provisions of the sub-section (2) of section 10 of the Act.

#### Schedule A

[See rule 2 (y)]

#### SERIOUS INCIDENTS

**1. Serious incident** means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

2. The incidents listed are typical examples of incidents that are likely to be serious incidents. The list is not exhaustive and only serves as guidance to the definition of serious incident.

- (a) Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.

- (b) Controlled flight into terrain only marginally avoided.

2466 GI/12-11

- (c) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway (Excluding authorized operations by helicopters) or unassigned runway.
- (d) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway (Excluding authorized operations by helicopters) or unassigned runway.
- (e) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
- (f) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- (g) Fires and smoke in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- (h) Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
- (i) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- (j) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- (k) Flight crew incapacitation in flight.
- (l) Fuel quantity requiring the declaration of an emergency by the pilot.
- (m) Runway incursions classified with severity A. The *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (Doc 9870) contains information on the severity classifications.
- (n) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
- (o) System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which could have caused difficulties controlling the aircraft.
- (p) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.

#### **Schedule B**

[See rule 2 (a)]

#### **GUIDANCE FOR DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE**

1. If an engine separates from an aircraft, the event is categorized as an accident even if damage is confined to the engine.
2. A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.
3. Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered an accident.

4. A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
5. Missing flap, slat and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered to be an accident.
6. Retraction of a landing gear leg, or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only. If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs, or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident.
7. If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, or cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident.
8. The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.
9. Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as an accident unless someone receives serious injuries or the aircraft has otherwise sustained significant damage.

*Note 1.- Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.*

*Note 2.- If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident. Likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.*

*Note 3.- The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident. Likewise, an aircraft may be considered a "hull loss" because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.*

[F.No.AV-11012/01/2011-DG]

G. ASOK KUMAR, Jt. Secy.